

السيطرة العربية على البحر الأحمر ضرورة استراتيجية

محمود عزمي

يمتد البحر الاحمر من « السويس » في اقصى طرفه الشمالي حتى « باب المندب » في اقصى طرفه الجنوبي نحو ٢١٠٠ كلم ، ويبلغ اقصى عرض له نحو ٢٠٥ كلم ، ومساحته الاجمالية حوالي ٤٣٨ الف كلم ، واقصى عمق له ٩٥٨٠ قدما . وقد بدأ حوضه الرئيسي في التكون كجزء من الاخدود الافريقي الذي فصل بين شمال شرق افريقيا وشبه الجزيرة العربية في اقصى غرب القارة الاسيوية منذ حوالي ٥٠ مليون سنة . أما خليج السويس الواقع في طرفه اشمالي الشرقي فقد تشكل منذ نحو ٢٥ مليون سنة ، ولذلك تراكمت في قاعه الرسوبات واصبح عمقه يتراوح بين ١٨٠ قدما و ٢١٠٠ اقدام في المتوسط ، على حين أن خليج العقبة تكون في مرحلة جيولوجية احدث كثيرا قبل ثلاثة أو اربعة ملايين سنة ، ولذلك فان قاعه يصل عمقه في بعض النقاط الى ٥٥٠٠ قدم . كذلك كان حال طرفه الجنوبي قرب « باب المندب » ، حيث تكثر الجزر الصخرية التي لا يرتفع معظمها كثيرا فوق سطح الماء ، وحيث كان هناك نشاط بركاني كبير منذ حوالي ١٠ الاف سنة ، بل لا يزال هناك بعض هذا النشاط جنوب جزر « دهلك » وجزيرة جبل « الطير » . ونتيجة لكثرة المقذوفات البركانية تكثر الصخور تحت الماء ، ويقل عرض المجرى الرئيسي للملاحة هناك ويبلغ عمقه ٣٨٠ قدما . وترتفع الارض المحيطة بساحلي البحر الاحمر ، خاصة في القسم الجنوبي منه حيث يصل ارتفاع الجبال القريبة من السهل الساحلي الضيق الى اكثر من ٦٥٦٠ قدما فوق سطح البحر .

وتكثر الجزر في الجزء الجنوبي من البحر الاحمر ، خاصة بالقرب من ساحل « اريتريا » عند المنطقة المواجهة لميناء « مصوع » شمالا وجنوبا ، واهمها ارخبيل « دهلك » الذي تتوسطه جزيرة « دهلك » الكبيرة التي تبعد نحو ٥٥ كلم من ميناء « مصوع » وجزيرة « هليب » في اقصى جنوب « اريتريا » في مواجهة ميناء « عصب » ، وهناك جزر هامة اخرى بالقرب من ساحل السعودية الجنوبي مثل جزيرة « فارسان » الكبيرة وجزيرتي « حنيش » الكبرى والصغرى بالقرب من ساحل اليمن الشمالية ، ثم جزيرة « بريم » الواقعة في منتصف « باب المندب » بالقرب من ساحل اليمن الجنوبية وساحل « جيبوتي » . ويفصل

البحر الاحمر بين كل من مصر والسودان واريتريا على ساحله الغربي والسعودية واليمن الشمالية على ساحله الشرقي ، اما اليمن الجنوبية وجيبوتي فتطلان على مدخله الجنوبي عند باب المندب ، الاولى من الشرق والثانية من الغرب ، وتتحكمان فيه من الناحية الجغرافية الاستراتيجية ، وكذلك تطل الصومال على خليج « عدن » لمسافة نحو ١٠٠٠ كلم وهو ايضا موقع استراتيجي متحكم في طرق الملاحة المؤدية الى باب « المندب » . ويمتد الساحل المصري على البحر الاحمر (بما فيه خليج السويس) نحو ٩٠٠ كلم ، وساحل السودان نحو ٧٠٠ كلم ، وساحل اريتريا نحو ٩٠٠ كلم ، وساحل السعودية نحو ١٦٠٠ كلم ، وساحل اليمن الشمالية نحو ٤٥٠ كلم ، أما « جيبوتي » فتطل على باب المندب بساحل طوله نحو ١٠٠ كلم من جملة ساحلها البالغ طوله ٣٠٠ والمطل على خليج عدن وهي توصف احيانا بانها « صالة الانتظار » للدخول الى البحر الاحمر ، وتطل اليمن الجنوبية على باب المندب بساحل طوله نحو ٦٠ كلم .

والبحر الاحمر يشكل المنفذ البحري الوحيد لكل من السودان (عبر ميناءي بورسودان وسواكن) ، واثيوبيا (عبر ميناءي مصوع وعصب في اقليم اريتريا) ، واليمن الشمالية (عبر ميناء الحديدة) ، والاردن (عبر ميناء العقبة) ، كما انه يعتبر منفذ اسرائيل الوحيد نحو المحيط الهندي والخليج العربي عبر ميناء « ايلات » . للسعودية ميناءي « جدة » و« ينبع » ، أما مصر فلديها فيه ميناء « السويس » بصفة رئيسية ومرافئ « الغردقة » و« سفاجه » و« القصير » ورأس « بناس » .

التاريخ استراتيجي للبحر الاحمر :

كان للبحر الاحمر اهميته الخاصة كطريق للتجارة الدولية بين اوروبا والهند واندونيسيا والشرق الاقصى عامة منذ القرون الوسطى ، حين كان تجار « البندقية » و« جنوا » وغيرهم من تجار اوروبا يفتلون بضائعهم بين الشرق والغرب عبر البحر الاحمر حتى ميناء السويس ومن هناك تنقل برا الى القاهرة ثم الى الاسكندرية ومنها الى اوروبا عبر البحر الابيض المتوسط طوال عصر دولة المماليك في مصر ، والتي كانت تحصل رسوما جمركية متزايدة على تجارة « الترانزيت » هذه ، بحيث شكلت المصدر الرئيسي لخزينة الدولة ولازدهار الحالة التجارية عامة في مصر . ولكن اكتشاف الملاحين البرتغاليين لطريق « رأس الرجاء الصالح » حول القارة الافريقية الى الهند في عام ١٤٩٨ ادى الى تحول التجارة الدولية الرئيسية وقتئذ الى هذا الطريق الجديد الذي لا تتكبد فيه رسوم « ترانزيت » ، ولذلك ارسل السلطان المملوكي « قنصوه الغوري » اسطولا مشتركا مع سلاطين الهند الغربية (باكستان حاليا) عام

١٥٠٨ لتدمير الاسطول البرتغالي في المياه الهندية ، حيث اتخذ الاخير له عدة محطات بحرية على سواحل الهند الغربية ، واحرز الاسطول المصري - الهندي انتصارا محدودا في بادئ الامر ولكنه هزم بعد ذلك في معركة « ديو » البحرية في شباط (فبراير) ١٥٠٩ ، وهكذا فقد البحر الاحمر اهميته في التجارة الدولية الى أن شقت قناة السويس عام ١٨٦٩ وتصاعدت اهميتها بسرعية كطريق اقصر واقل نفقة للملاحة الدولية بين اوربا واميركا من جهة والشرقين الاوسط والاقصى في نهاية القرن التاسع عشر واول القرن العشرين . وكانت بريطانيا هي القوة الدولية الاولى التي سارعت الى السيطرة على البحر الاحمر من الناحية الاستراتيجية ، اذ انها كانت قد احتلت ميناء « عدن » في عام ١٨٣٩ وحولته الى محطة تزويد بالفحم لسفنها المتجهة من والى الهند عبر المحيط الهندي حول طريق رأس الرجاء الصالح كما احتلت جزيرة « بریم » عام ١٨٥٩ ، ثم تأمرت على استقلال مصر ، القائم ضمن تبعيتها العامة للامبراطورية العثمانية ، عن طريق تدخلها المتزايد في شئونها الداخلية نتيجة مشكلة الديون الخارجية المتفاقمة في عهد الخديوي اسماعيل ، حتى تمكنت من التدخل العسكري المباشر ضد حكومة « احمد عرابي » الثورية واحتلت مصر عسكريا في عام ١٨٨٢ ، واتبعتها باحتلال السودان وقمع الثورة المهدية فيه عام ١٨٩٨ ، وبهذا اكتملت سيطرتها على النقاط الاستراتيجية الحيوية الهامة في البحر الاحمر والمتمثلة في السيطرة على قناة وخليج السويس وباب المنذب وموانيء السودان . وقامت فرنسا هي الاخرى باحتلال ميناء « ابوك » في « جيبوتي » عسكريا عام ١٨٨٤ ، بعد أن كانت الشركات الفرنسية قد اقامت لها فروعاً تجارية فيه عقب افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ ، ثم استكملت انشاء ما سمي بالصومال الفرنسي وحددت حدوده رسميا عام ١٨٩٦ ، ليكون قاعدة للوجود الفرنسي على المدخل الجنوبي للبحر الاحمر ، حتى لا يترك لبريطانيا الانفراد المطلق بالسيطرة عليه ، خاصة بد أن انفردت بالسيطرة على مصر والسودان ، وازاحت فرنسا عن مركز نفوذها المعزز السابق في مصر نتيجة لحصولها على امتياز شركة قناة السويس في عهد الخديوي سعيد والخديوي اسماعيل . ولكن تسوية الخلافات الاستعمارية التي جرت بين البلدين الامبرياليين عام ١٩٠٤ بمقتضى الاتفاقية التي قسمت مناطق النفوذ في القارة الافريقية بين الدولتين ، بحيث اعطيت بريطانيا حرية الحركة في مصر والسودان مقابل موافقتها على اطلاق يد فرنسا في شمال افريقيا ، خففت كثيرا من حدة الصراع بين الدولتين حول البحر الاحمر وتركت بريطانيا عمليا صاحبة السيطرة الفعلية عليه . ولكن ايطاليا هي الاخرى كانت تسعى الى محاولة اقتسام النفوذ مع بريطانيا وفرنسا عند المدخل الجنوبي للبحر الاحمر ، اذ انها احتلت ميناء « عصب » عام ١٨٨٢ وانشأت مستعمرة لها هناك ، ثم وسعتها عام ١٨٨٥ باحتلال ميناء « مصوع » وبهذا سيطرت على ساحل « اريتريا » . ثم حاولت بعد ذلك أن تحتل الحبشة عام ١٨٩٥ لتدعم وجودها

في شرق افريقيا والبحر الاحمر ، ولكنها اضطرت الى التراجع عن هدفها هذا بعد هزيمتها عسكريا امام الجيش الحبشي في معركة « عدوا » التي جرت في اوائل اذار (مارس) ١٨٩٦ ، ومن ثم سلمت باستقلال الحبشة في معاهدة « اديس ابابا » التي عقدت في ٢٦ تشرين الاول (اكتوبر) ١٨٩٦ . وكان لهذه الهزيمة بطبيعة الحال اثرها في ضعف نفوذها في البحر الاحمر وعدم محاولتها وقتئذ تحدي السيطرة البريطانية عليه ، وذلك رغم انها كانت تسيطر على الساحل والقسم الشرقي من الصومال ، المطل جزئيا على خليج عدن وعلى المحيط الهندي بصورة رئيسية ، منذ عام ١٨٨٩ والذي عرف بعد ذلك بالصومال الايطالي منذ عام ١٩٢٥ تمييزا له عن الصومال البريطاني المشرف كليا على خليج عدن . والواقع ان ايطاليا قد تمكنت من السيطرة على ساحل « اريتريا » ، وكذلك بريطانيا بالنسبة للصومال البريطاني ، دون مقاومة فعلية نظرا لاضطرار مصر لسحب حامياتها العسكرية من موانئ « هرر » و « زيلع » و « بربرا » عام ١٨٨٤ ، حتى تستطيع تركيز قواها ضد الثورة المهدية في السودان . ولكن طموح ايطاليا في السيطرة على البحر الاحمر تزايد بعد وصول موسوليني الى الحكم وقيامه بغزو واحتلال الحبشة عام ١٩٣٥ - ١٩٣٦ ، اذ تدعت عشية نشوب الحرب العالمية الثانية القوة البحرية الإيطالية في « اريتريا » ، حيث كان ميناء « مصوع » يمثل قاعدة بحرية رئيسية ، وكذلك في الصومال الايطالي في « مقديشو » ، كما تركزت قوة جوية كبيرة في « اريتريا » و « الحبشة » و « الصومال » ، ولكن اكبر تركيز لها كان في « اريتريا » حيث كانت توجد عدة قواعد جوية بعضها حفرت ملاجئ طائراتها داخل كهوف صخرية كبيرة . ومن ثم فقد تزعزعت سيطرة بريطانيا على مدخل البحر الاحمر عقب اعلان ايطاليا الحرب عليها في ١٠ حزيران (يونيو) ١٩٤٠ ، واحتلالها « الصومال البريطاني » في آب (اغسطس) من العام نفسه . ولكن الطيران البريطاني العامل اساسا من « عدن » بالتعاون مع الاسطول البريطاني القوي والاكثر خبرة ، العامل اساسا في المحيط الهندي وخليج « عدن » تمكنا من شل فاعلية الطيران والبحرية الايطاليين خلال الشهور التالية ، وحتى تمكنت القوات البرية البريطانية من احتلال « اسمره » و « مصوع » في اذار (مارس) ١٩٤١ ، ثم بقية « اريتريا » حتى « عصب » وكذلك الصومال كله في نيسان (ابريل) من العام نفسه ، ومن ثم اعلن البحر الاحمر مفتوحا للملاحة الآمنة مرة اخرى امام سفن الحلفاء ، واصبح يشكل الطريق البحري الرئيسي لامداد القوات البريطانية المقاتلة في مصر وليبيا والشرق الاوسط عامة بالاسلحة والعتاد والمؤن من بريطانيا والولايات المتحدة الاميركية واستراليا ونيوزيلندا وجنوب افريقيا ، طوال عامي ١٩٤١ و ١٩٤٢ وحتى اوائل النصف الثاني من عام ١٩٤٣ حيث بدأت القوافل البحرية القادمة من بريطانيا والولايات المتحدة تجتاز البحر الابيض المتوسط عبر مضيق جبل « طارق » ، دون مواجهة مخاطر

جوية أو بحرية كبيرة ، بعد ان استولت قوات الحلفاء على جزيرة « صقلية » الإيطالية في تموز (يوليو) ١٩٤٣ ، والجزر الصغيرة الواقعة بينها وبين « تونس » مثل جزيرة « بانتلاريا » ، والتي كانت تشكل قاعدة رئيسية للطيران الألماني - الإيطالي وكذلك للغواصات والسفن الحربية الإيطالية والألمانية . وهكذا تأكدت السيطرة الاستراتيجية البريطانية المطلقة على البحر الأحمر حتى نهاية الحرب . وقد ظلت هذه السيادة الاستراتيجية البريطانية على البحر الأحمر عدة سنوات عقب انتهاء الحرب العالمية الثانية ، الى ان بدأت الدول المظلة عليه وعلى خليج « عدن » تستقل بالكامل وتصفى الوجود العسكري البريطاني فيها تباعاً . فقد جلت القوات البريطانية عن قواعدها في منطقة قناة السويس تماماً في حزيران (يونيو) ١٩٥٦ ، وفشلت في استعادتها مرة أخرى في العدوان الثلاثي الذي تم في تشرين الأول والثاني (أكتوبر ونوفمبر) من العام نفسه ، وكانت هذه هي الضربة الرئيسية الأولى والهامة في تقليص السيطرة الاستراتيجية البريطانية على البحر الأحمر ، التي شكلت الأساس العملي لبداية الوعي والسيطرة الاستراتيجية العربية عليه بعد ذلك ، كما استقلت السودان في بداية عام ١٩٥٦ ايضاً ، ثم جاءت الضربة القاضية على السيطرة البريطانية في البحر الأحمر حين استقلت اليمن الجنوبية وانسحبت القوات البريطانية من قاعدة « عدن » في اواخر عام ١٩٦٧ . وقبل ذلك كانت الصومال هي الأخرى قد استقلت منذ عام ١٩٦٠ ، ولم يتبق سوى « جيبوتي » تحت السيطرة الفرنسية حتى عام ١٩٧٧ . اما « إريتريا » فقد ضمت الى الحبشة عام ١٩٥٢ على اساس فيدرالي وانسحبت منها القوات البريطانية، ثم بدأت حركة المقاومة الشعبية المسلحة فيها من اجل استقلالها عن الحبشة في عام ١٩٦٣ وما زالت مستمرة حتى الآن ، اثر الغاء الحبشة للطابع الفيدرالي السابق واعتبار إريتريا جزءاً لا يتجزأ منها عام ١٩٦٢ . ولقد لعب الوجود العسكري المصري في اليمن الشمالية في السنوات ١٩٦٢ - ١٩٦٧ دوراً هاماً في دعم الثورة الوطنية المسلحة في اليمن الجنوبية وتصفية الوجود العسكري البريطاني في « عدن » ، ومن ثم بداية ترسيخ السيطرة الاستراتيجية العربية على البحر الأحمر ومدخله الجنوبي الحيوي عند باب المندب .

البحر الأحمر والصراع العربي - الإسرائيلي :

خلال الحرب العربية - الإسرائيلية الأولى عام ١٩٤٨ لم تكن قد برزت بعد أهمية البحر الأحمر في الصراع العربي - الإسرائيلي ، بحكم انه لم يكن لإسرائيل بعد أي منفذ بحري عليه خلال هذه الحرب ، اذ ان احتلال إسرائيل لمنطقة « أم الرشراش » ، الواقعة بين ميناء « العقبة » الأردني والحدود المصرية ، لم يتم الا في يوم ١٠ اذار (مارس) ١٩٤٩ اثناء وجود الوفد الأردني في مفاوضات الهدنة بجزيرة « رودس » ، اذ تقدم رتل إسرائيلي رئيسي يضم

مصفحات وعربات جيب ، تحت حماية الطائرات ، يوم ٤٩/٣/٨ عبر وادي «عربة» ورتل ثانوي اخر عند « بير ملهان » ، وقد وصل الرتل الرئيسي بعد ذلك الى وادي « المليحة » ، وكانت هناك سرية من المشاة الاردنية يبلغ عددها نحو ١٠٠ جندي تحتل خطا رفيعا من نقاط الانذار بين وادي «عربة» و « بير ابن عودة » ، تقريبا يبعد نحو ٤٥ ميلا الى الشمال من « العقبة » ، وقد نشب اشتباك محدود بين بعض هذه المفارز الاردنية والرتلين الاسرائيليين (قدر غلوب باشا قسوة الرتل الرئيسي بكتيبة) مساء يوم ٤٩/٣/٩ ، ولم يكن في نية القيادة الاسرائيلية التورط في قتال فعلي مع الجيش الاردني ، وانما كان المقصود القيام بمظاهرة عسكرية تعطي المبرر الدعائي للجانب الاردني كي ينسحب من مواقعه ، ولذلك فان « غلوب » رد على برقية قائد السرية الاردنية ، التي ارسلها اليه مساء اليوم نفسه يسأله فيها ما اذا كان سيقاقل حتى اخر رجل في مواقعه أم ينسحب ويترك الاسرائيليين يمررون في طريقهم نحو خليج العقبة ، بأنه يترك له حرية التصرف بالكامل (١) ! وفهم القائد المحلي ان هذا الرد يعني حرية الانسحاب وعدم التصدي للقوة الاسرائيلية . وهكذا تم انسحاب المفارز الاردنية دون قتال في الليل ، وقصفت القوة الاسرائيلية المواقع بمدافعها وقنابل الطائرات صباح اليوم التالي وفقا لرواية «غلوب» ، وفي مساء اليوم ذاته ٤٩/٣/١٠ وصلت القوة الاسرائيلية الى مخفر « ام الرشراش » الاردني على شاطئ خليج العقبة دون مقاومة ، على حين كانت هناك قوة بريطانية ، ارسلت الى «العقبة» لردع القوة الاسرائيلية عن محاولة احتلال المدينة الاردنية ومينائها الحيوي ، تقف ساكنة تراقب عملية الاحتلال الاسرائيلي للشريط الارضي الضيق الممتد بين الحدود الاردنية ومخفر « طابا » و« رأس النقب » ، الواقعين على الحدود المصرية ، وهو الشريط الذي كان يشكل المنفذ الفلسطيني على البحر الاحمر . وقد برز « غلوب » هذا التواطؤ الاردني - البريطاني - الاسرائيلي ، بأن القوات الاردنية في العقبة ومنطقة « بير ابن عودة » كانت ضعيفة للغاية ولم يكن من الممكن تعزيزها الا بقوات من منطقة القدس التي تبعد عنها بنحو ٢٦٠ ميلا بالطريق البري عبر « عمان » ، وكان وصول هذه التعزيزات يتطلب نحو ثلاثة ايام نظرا لان الطريق جنوب عمان كان غير معبد بالاسفلت ، ومن ثم فان صمود هذه السرية في وجه الرتلين الميكانيكيين الاسرائيليين الى حين وصول التعزيزات كان في حكم المستحيل ، خاصة وان الطيران الاسرائيلي كان يدعم الرتلين على حين لم يكن لدى الاردن سلاح جوي ، كما ان القيادة الاسرائيلية كانت تستطيع تعزيز قواتها بسرعة من « بئر السبع » . وفي النتيجة لم يكن هناك بد من تسليم « ام الرشراش » لاسرائيل ! خاصة وان الوفد الاسرائيلي في محادثات الهدنة الاردنية - الاسرائيلية التي كانت تجري في « رودس » قد اوضح

ان اسرائيل من حقها احتلال « ام الرشراش » بحكم خريطة تقسيم فلسطين وفقا لقرار الامم المتحدة عام ١٩٤٧ !

ونذكر « بن غوريون » في كتابه « اعوام التحدي » انه اثناء حرب ١٩٤٨ لم يكن من الممكن بلوغ « ايلات » لانه يقع على رأس مثلث يسيطر على جانبيه العدو ، ومن ثم فانه كان بمثابة فخ للموت ، وانه فقط بعد توقيع الهدنة مع مصر وتأمين احد الجناحين ، أو جانبي المثلث ، اصبح من الممكن دفع القوات الاسرائيلية للوصول الى خليج العقبة . وبالفعل فان العملية الاسرائيلية المذكورة بدأت بعد نحو اسبوعين فقط من توقيع اتفاقية الهدنة المصرية - الاسرائيلية في « رودس » ، واثناء بحث وتوقيع اتفاقية الهدنة مع الاردن ! وهذا مثال عملي يوضح اسلوب الاستراتيجية العليا الاسرائيلية في الوصول الى اهدافها تدريجيا وبمزج كامل بين السياسة والقوة العسكرية والحركة السريعة مع توفير الغطاء الدعائي الدولي اللازم ، وفقا للمناورة الاستراتيجية التي يسميها الجنرال « اندريه بوفر » بمناورة « الخرشوفة » . وقد استند تنفيذ هذه المناورة الاستراتيجية ، التي لم تكلف الجيش الاسرائيلي « نقطة دم واحدة » على حد تعبير « بن غوريون » ، الى المناخ النفسي العام الذي سيطر على القيادات السياسية العربية ، خاصة القيادة المصرية والاردنية ، عقب وقف اطلاق النار وعقد اتفاقيات الهدنة التي انتهت حرب ١٩٤٨ ، من حيث الرغبة في تجنب مشكلات تجدد القتال مرة اخرى مع اسرائيل بعد حرب ١٩٤٨ التي ارهقتها ماديا ومعنويا ، ومن ثم كانت العملية الاسرائيلية مخاطرة عسكرية صغيرة محسوبة سياسيا بشكل سليم . وقد مرت حادثة « ام الرشراش » بهدوء اعلامي عربي ، ولم تبحث أو تناقش جديا ابعادها الاستراتيجية من حيث انها ستؤدي ، أو أدت بالفعل ، الى دق اسفين بري اسرائيلي بين مصر والمشرق العربي عامة . ومن ثم يتأكد دور اسرائيل كحاجز استعماري غربي بين قسمي العالم العربي بكل ما يترتب على ذلك الواقع الجغرافي من نتائج استراتيجية هامة في مستقبل الصراع العربي - الاسرائيلي . وكذلك من حيث انها ستؤدي الى انفتاح اسرائيل على البحر الاحمر والمحيط الهندي في المستقبل ، بكل ما يعنيه ذلك من ابعاد اقتصادية وعسكرية بالنسبة لاسرائيل ولدول البحر الاحمر العربية . عقب احتلال « ام الرشراش » بدأت على الفور عملية اقامة مستوطنة « ايلات » وبناء ميناء صغير لها وربطها ببئر السبع بطريق معبد رئيسي « اوتوستراد » ، وقد افتتح ميناء « ايلات » في نيسان (ابريل) ١٩٥١ وكان عدد سكان المستوطنة وقتئذ ٥٢٩ شخصا فقط .

وفي ١٢ ايلول (سبتمبر) ١٩٥٥ بدأت مصر تمارس للمرة الاولى « الخنق الاستراتيجي » ضد اسرائيل ، عندما اعلنت قوانين تنظيم الملاحة عبر مضائق « تيران » المؤدية الى خليج العقبة ، والتي اعتبرتها جزءا من المياه الاقليمية المصرية ، ومن ثم كان يتحتم على كل سفينة تريد اجتياز المضائق المذكورة ان

تخطر مسبقا المكتب المصري الاقليمي المكلف بالاشراف على الحصار الاقتصادي على اسرائيل ومقره بالاسكندرية قبل ٩٦ ساعة من موعد عبورها للمضائق على الاقل . وذلك بعد أن إركزت ابطارية من المدفعية الساحلية فسي « رأس نصراني » المشرفة على اضيق نقطة في المضائق تساندها كتيبة مشاة بطاريات من المدفعية المضادة للطائرات في كل من « رأس نصراني » و« شرم الشيخ » ووحدات من سلاح الحدود في جزيرتي « تيران » و« صنافير » ونقاط مراقبة وانذار على الساحل السعودي من خليج العقبة . وترتب على ذلك وقف مرور السفن الاسرائيلية أو غير الاسرائيلية المتجهة الى « ايلات » أو الخارجة منها عبر البحر الاحمر . وكان ذلك يشكل في واقع الامر بداية الوعي الاستراتيجي العربي باهمية البحر الاحمر في الصراع العربي ضد اسرائيل . ولكن حجم الوسائل العسكرية المصرية المتاحة للاحتفاظ بموقع « شرم الشيخ » الاستراتيجي ، المعزول في اقصى الطرف الجنوبي من شبه جزيرة سيناء والذي لا توجد فيه اي موارد محلية للمياه والمواد الغذائية ، لم يمكن مصر من الاحتفاظ به خلال حرب ١٩٥٦ ، خاصة في ظل التفوق الجوي والبحري الساحق ، الذي عمل تحت ميزاته لواء المشاة الميكانيكي الاسرائيلي الذي تقدم من « ايلات » حتى « شرم الشيخ » ، واستولى عليها بعد معركة بطولية يائسة مع كتيبة المشاة المصرية المحدودة التسليح بالاسلحة م/ط وم/د في اوائل تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٥٦ ، وهو التفوق الذي نتج عن اشتراك بريطانيا وفرنسا فسي الحرب التي جانب اسرائيل وتدمير معظم السلاح الجوي المصري على الارض ، وهو ما زال في بداية مرحلة استيعاب الطائرات المقاتلة السوفيتية الجديدة من طراز « ميغ ١٥ » و« ميغ ١٧ » . وكان ابرز مكسب حققته اسرائيل من وراء عدوان ١٩٥٦ الثلاثي ، هو ضمان حرية الملاحة عبر مضائق « تيران » رغم انسحاب آخر قوة لها من محور « رأس النقب - شرم الشيخ » فسي ١٦ اذار (مارس) ١٩٥٧ ، عن طريق حلول قوات الطوارئ الدولية محل قواتها في هذا المحور وفي جزر « تيران » ، وتعهد مصر للقوى الدولية الكبرى بعدم التعرض بالقوة للملاحة الاسرائيلية عبر خليج العقبة ، رغم عدم اعلانها أو موافقتها الرسمية على اسقاط حقها القانوني في فرض الحصار البحري عن طريق اغلاق مضائق « تيران » باعتبارها جزءا من مياهها الإقليمية يحق لها منع دخول السفن المتعاملة مع دولة معادية لها من الدخول فيها وفقا لاحكام القانون البحري الدولي . وهكذا عبرت اول سفينة اسرائيلية مبحرة من « ايلات » عقب انسحاب القوات الاسرائيلية من « شرم الشيخ » مضائق «تيران» يوم ١٨ اذار (مارس) ١٩٥٧ ، وكانت شاحنة تسمى « ملكة سبأ » ، تحت حماية قوات الطوارئ الدولية (٢) . وظلت موازين القوى الاستراتيجية

هادئة ومستقرة في البحر الاحمر عقب حرب ١٩٥٦ لمدة خمس سنوات تقريبا ، حتى نشبت ثورة وحرب اليمن الشمالية عام ١٩٦٢ وما ترتب عليها من وجود عسكري مصري هناك ، شكل تزايد خطرا كامنا على الملاحة الاسرائيلية في البحر الاحمر والمصالح الاقتصادية الاسرائيلية المترتبة عليها في استيراد النفط من ايران والتبادل التجاري مع شرق وجنوب افريقيا . ولكن خطر ممارسة سياسة « الخنق الاستراتيجي » العربية لم يتحول الى واقع عملي مرة اخرى الا في ٢٢ ايار (مايو) ١٩٦٧ ، حين اعادت مصر اغلاق مضائق « تيران » عشية حرب ١٩٦٧ ، وهو العمل الذي اعتبرته اسرائيل بمثابة اعلان للحرب عليها ، وتحركت من اجله الدول الامبريالية وعلى رأسها الولايات المتحدة الاميركية مساندة لاسرائيل في حقها بالملاحة عبر مضائق تيران على اساس انها ممرات مائية دولية ، وذهبت بعيدا في دعمها لاسرائيل الى حد البدء في اعداد قوة بحرية وخطة عمليات لاختراق الحصار اطلقت عليها الولايات المتحدة اسم خطة « رغاتا » ، اذا ما رفضت مصر الخضوع للمضغوط السياسية والاقتصادية الهادفة الى رفع الحصار عن رئة اسرائيل الجنوبية « ايلات » ، ولكن سرعة تلاحق الاحداث وشن اسرائيل لهجومها في ٥ حزيران (يونيو) الذي نجم عنه توجيه ضربة قاضية للطيران المصري وهو جاثم على الارض ، وما تلا ذلك من انسحاب القوات البرية المصرية في سيناء و« شرم الشيخ » ، حال دون تورط الدول الامبريالية المباشر في تأمين حرية الملاحة الاسرائيلية عبر مضائق « تيران » والبحر الاحمر ، بعد أن اثبتت القوة العسكرية الاسرائيلية قدرتها على تنفيذ هذه المهمة من خلال شن حرب شاملة ضد مصر ودول المواجهة العربية ، وليس من مجرد التهديد أو الردع المتدرج الناتج عن تنفيذ عملية عسكرية محدودة تقتصر على خليج العقبة جغرافيا فحسب . وكشف احتلال اسرائيل « شرم الشيخ » للمرة الثانية خلال احد عشر عاما عجز القوة العسكرية المصرية حتى ذلك الوقت عن تأمين اهداف الاستراتيجية العليا العربية المتمثلة في ممارسة سياسة « الخنق الاستراتيجي » بنجاح فعال ، وهو عجز ناتج في الاساس عن ضعف القدرة التنظيمية والقيادية العسكرية وليس عن نقص في التسليح كما أو نوعا ، وهو الامر الذي لم تتحسب له القيادة السياسية المصرية والعربية عامة ، ومن ثم اخطأت في حساباتها الاستراتيجية المبنية على « الردع » المتمثل في التهديد باستخدام القوة الى حد الدخول في حرب شاملة ضد اسرائيل عن طريق حشد ضخمة لقواتها في سيناء وسحب قوات الطوارئ الدولية ، اذ ثبت أن الاداة العسكرية المنفذة لم تكن في مستوى استراتيجية « الردع » العليا التي انتهجتها القيادة السياسية ، وهو خطأ كان ولا يزال له اثاره المباشرة وغير المباشرة على مجرى الصراع العربي - الاسرائيلي منذ عام ١٩٦٧ .

وترتب على سيطرة اسرائيل على شبه جزيرة سيناء ، و« شرم الشيخ » من

ضمنها ولا يمكن تأمين السيطرة عليها بدون السيطرة على القسم الأكبر من سيناء ، وخاصة القسم والمحور الجنوبيين فيها ، ترتب على ذلك أن نمت تجارة اسرائيل عبر « ايلات » والبحر الاحمر بمعدل ١٥ ٪ سنويا ، وازدهرت « ايلات » ذاتها فبلغ عدد سكانها اكثر من ١٣ الف نسمة عام ١٩٧٠ ، خاصة بعد أن تم انشاء خط انابيب نفط « ايلات - عسقلان » في شباط (فبراير) ١٩٧٠ بطاقة بلغت ٢٥ مليون طن من النفط اقله من ايران عام ١٩٧١ ، وكان من المتوقع أن تصل طاقته الى ٦٠ مليون طن سنويا عام ١٩٧٥ ، بعد الانتهاء من بناء محطات ضخ اضافية بالاضافة الى توسيع مصفاة « حيفا » ومصفاة « اشدود » القريبة من « عسقلان » ، وبناء مصفاة اخرى في « ايلات » . وقد بدأت اسرائيل في مد انبوب النفط هذا في تموز (يوليو) ١٩٦٨ لمسافة ١٦٠ ميلا حتى عسقلان الواقعة على البحر الاحمر الى الشمال من « المجدل » ، ويبلغ قطره ٤٢ بوصة . وقد صمم على اساس قدرته على حمل خمسة انواع مختلفة من الزيت الخام تضخ كل منها تلو الاخرى ، وبلغت نفقات انشائه ١١٣ مليون دولار . وفي عام ١٩٧١ تجاوز حجم تجارة « ايلات » ٦٠٠ الف طن في السنة (٣) وعلى هذا الاساس قامت اسرائيل بتوسيع حجم اسطولها التجاري بصفة عامة ، فقد قامت في عام ٦٩ و ٧٠ بشراء ١٣ سفينة ، وضعت مخططا لتطوير حجم اسطولها في اوائل الثمانينات بحيث تصل طاقته الى ٤ ملايين طن ، وهي تركز في هذا الصدد على ناقلات البترول العملاقة ، التي بنت منها ٢ سفن في احواض « روتردام » الهولندية تسلمت اثنتين منها عام ١٩٧١ حمولة كل منهما ٢٣٠ طنا ، وذلك ضمن اسطول ناقلات بترول سيصل الى ١٩ ناقلة . وفي الوقت نفسه اصبحت « ايلات » والبحر الاحمر هما طريقا لتصدير الاسمدة والمنتجات الزراعية والاسلحة الى جنوب افريقيا ودول شرق افريقيا واستراليا والشرق الاقصى عامة ، وقد مرت عبر « ايلات » ومضائق تيران ٩ ٪ من صادرات اسرائيل و ٥ ٪ من وارداتها عام ١٩٧٠ - ١٩٧١ .

وعندما شنت مصر حرب الاستنزاف على جبهة القناة عامي ٦٩-٧٠ لم تحاول فرض الحصار البحري على الملاحة الاسرائيلية عبر البحر الاحمر في أي موقع فيه خشية رد الفعل الجوي الاسرائيلي على اهدافها الاقتصادية الحيوية في العمق ، وخاصة في الصعيد حيث يوجد السد العالي ، نظرا لعدم تكامل غطاء الدفاع الجوي الفعال في العمق سواء من حيث شبكة بطاريات الصواريخ أو من حيث استعادة سلاحها الجوي قدرته الفعالة . واكتفت بشن بعض اغارات « الضفادع البشرية » على ميناء « ايلات » ، حيث تم اغراق بعض السفن المساندة للعمليات الحربية الاسرائيلية في خليج

٣ - ابير ، مردخاي ، السياسة العالمية في البحر الاحمر ، ترجمة متري رعد ، المجلة العسكرية السورية ، عدد ١ و ٢ ، ١٩٧٣ ، ص ٣٩ .

السويس وتدمير بعض منشآت الميناء ، وذلك في ايام ١١/٨/١٩٦٩ و ١/٢٥/١٩٧٠ و ١٩٧٠/٢/٦ .

انتقال الصراع الى باب المندب :

ولكن تزايد المصالح النفطية الاسرائيلية بعد تشغيل خط انابيب « ايلات - عسقلان » ، وتزايد مصالحها التجارية مع دول شرق افريقيا ، وخاصة الحبشة أو « اثيوبيا » التي اصبحت لديها فيها شركات تجارية عدة ، وبالذات فسي « اريتريا » ، مثل شركة « انكودا » لتعبئة اللحوم وشركة « اتاجن » الزراعية وشركة « هارون اخوان » ، وهي شركات احتكرت بالكامل تجارة بعض منتجات هذه البلاد الزراعية . بالإضافة الى الدلالة العملية الرمزية التي شكلتها اغارة الفدائيين الفلسطينيين البحرية التي تمت على ناقلة البترول الاسرائيلية « كورال سي » قرب جزيرة « بريم » عند « باب المندب » في تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٦٧ ، التي تمت بالتعاون مع سلطات اليمن الشعبية الجنوبية المستقلة حديثا وقتئذ ، كل ذلك دفع اسرائيل الى ادراك المخاطر الكامنة في احتمال ممارسة مصر ودول البحر الاحمر العربية مرة اخرى لاسلوب « الخنق الاستراتيجي » لرثة اسرائيل الجنوبية « ايلات » عند « باب المندب » بعيدا عن « شرم الشيخ » وعن التفوق الجوي الاسرائيلي ، خاصة وأن الدول العربية مثل السودان وليبيا وسوريا واليمن الشعبية اخذت تقدم لجبهة تحرير « اريتريا » مساعدات عسكرية ملموسة منذ عام ١٩٦٨ ، مكنتها من تصعيد عملياتها عامي ٦٩ - ٧٠ حتى وصلت بها الى ساحل البحر الاحمر وسيطرت على معظم المناطق الشمالية والوسطى وقسم من الساحل في اريتريا . ولذلك اقامت اسرائيل مدرسة عسكرية لتدريب الجنود الاثيوبيين على أساليب الحرب المضادة للعصابات في مدينة « دقي امحري » ، فضلا عن مركز للتجسس في عاصمة اريتريا « اسمرة » ، وتقوم حاليا بتدريب فرقة « نبلبل » الاثيوبية . وفي ١٢ ايلول (سبتمبر) عام ١٩٧١ قام الجنرال « حاييم بارليف » ، رئيس الاركان الاسرائيلي وقتئذ ، بزيارة سرية الى الحبشة اجري خلالها محادثات مع قائد القوات البحرية فيها ، ثم طار اثر ذلك الى « اسمرة » ومنها استقل فسي الليلة ذاتها طائرة هليكوبتر الى ميناء « مصوع » وتفقده ، ثم عاد الى الحبشة مرة اخرى حيث عرض على الحكومة هناك تزويد اسرائيل لها بشبكة رادار تقام على شواطئ اريتريا لمراقبة عمليات تهريب الاسلحة من جمهورية اليمن الشعبية الى ثوار جبهة التحرير الاريترية ، الذين قيل وقتئذ انهم يتدربون على استخدام الاسلحة وحرب العصابات في جزيرة « بريم » . كما عرض « بارليف » تزويد البحرية الاثيوبية بعدد من زوارق الدورية والصواريخ سطح - سطح ، على أن يقوم ضباط وجنود من البحرية الاسرائيلية بتشغيل محطات الرادار المقترح اقامتها على شواطئ اريتريا والزوارق المذكورة الى حين اتمام تدريب الاثيوبيين

عليها . واثـر ذلك قامت بعثة من الخبراء الاسرائيليين بتفقد جزيرتي «دهلك» و« هليب » ، حيث قاموا برسم خرائط واعـدان دراسـات مفصـلة عنـهما تمهيدا لاقامة مطار وقاعدة بحرية تستخدمهما سفن الصيد الاسرائيلية في جزيرة «هليب» واقامة محطة رادار على جزيرة « دهلك » ، التي كانت توجد فيها شركات اميركية للتنقيب على البترول لديها نحو الف خبير ، بينهم نحو ١٠٠ اسرائيلي . واثـر ذلك بلغ عدد سفن الصيد الاسرائيلية العاملة بين ميناء « مصوع » وجزيرة « دهلك » نحو ٢٥ سفينة ، كانت تقوم بتخزين حصيلة صيدها من الاسماك في ثلاجات خاصة بميناء « مصوع » حيث تصل سفينة اسرائيلية كبيرة لتفريغ هذه المخازن ، والقيام اثناء رحلتها هذه باعمال المراقبة البحرية في المنطقة ، اذ ان هذه السفن كانت مجهزة لاداء مثل هذه العمليات الى جانب تجهيزها الاصلي لنقل كميات كبيرة من السمك . هذا وكانت بريطانيا قد سلمت الحبشة جزيرة « ابوعلي » عام ١٩٦٧ قبل انسحابها من « عدن » ، ومن المعتقد ان قوة المراقبة الاسرائيلية في جزيرة « دهلك » تشرف عليها هي وجزيرتي « جبل الطير » و« جزيل » وكلها قريبة من « باب المندب » . (٤)

ورغم ذلك كله فقد امكن للبحرية المصرية بقوة مشتركة من المدمرات والغواصات ، المستندة الى خدمات وتعاون قواعد بحرية في اليمن الشعبية الجنوبية ، أن تفرض فجأة الحصار البحري على « باب المندب » في ٦ تشرين الاول (اكتوبر) ١٩٧٣ ، كجزء من خطط عمليات الحرب الشاملة التي بدأتها كل من مصر وسوريا على الاحتلال الاسرائيلي لاراضيها القائم منذ ١٩٦٧ . وجاء « الخنق الاستراتيجي » هذه المرة مؤقتا ومرتبـطا بالهدف السياسي الرئيسي للحرب ، الا وهو اثبات فشل وعجز نظرية الامن الاسرائيلية ، خاصة من حيث اثبات خطأ وقصور مبدأ « الحدود الآمنة » . جاء الحصار البحري في اقصى الطرف الجنوبي للبحر الاحمر ليثبت لاسرائيل ان « شرم الشيخ » و« مضائق تيران » ليست حدودا جنوبية آمنة يحق لاسرائيل الاحتفاظ بها لتأمين حرية ملاحقتها عبر البحر الاحمر عبر « ايلات » وخليج « العقبة » ، كما كانت وما زالت تزعم وتبرر احتلال هذا الجزء من شبه جزيرة سيناء . ونجح « الخنق الاستراتيجي » المؤقت ضمن الهدف السياسي المحدد للحرب ، نظرا لان فاعلية الدفاع الجوي حالت دون الردع الاسرائيلي الجسيم المضاد ، ولان ظروف الحرب الشاملة على الجبهتين اربكت القوة العسكرية الاسرائيلية الجوية والبحرية

واضطرتها لتركيز جهودها بالكامل على جبهات القتال المباشرة . ثم رفع الحصار بعد ذلك كتنازل مشروط بترتيبات ضمان امداد الجيش الثالث في السويس بالمؤن والمياه اثناء محادثات « كيسينغر » التي تلت وقف اطلاق النار . ولذلك عملت اسرائيل بنشاط عقب الحرب على دعم وتطوير قوتها البحرية في البحر الاحمر ، واخذت تنقل الى « ايلات » عددا من زوارق الصواريخ بعيدة المدى من طراز - « رشاف » ، التي يصل مدى عملها الى نحو ٢٠٠٠ كلم في حالة سيرها بسرعة ٣٠ عقدة في الساعة ، وكانت اولى هذه العمليات نقل زورقين من هذا الطراز في نيسان (ابريل) ١٩٧٤ الى البحر الاحمر بعد رحلة بحرية طويلة عبر البحر الابيض المتوسط والمحيط الاطلسي ثم المحيط الهندي عبر « رأس الرجاء الصالح » .

ويمكن لمثل هذه الصواريخ أن تعمل بفاعلية قرب « باب المندب » ، خاصة اذا ما امكن اعادة تزويدها بالوقود والمؤن والذخيرة من الجزر الاريتيرية القريبة من المنطقة ، والتي يقال أن اسرائيل تبني حاليا بصورة جدية قاعدة بحرية في احدها ، وتدعى جزيرة « فاطمة » الواقعة على بعد ٥٠ كلم الى الشمال من « باب المندب » ، حيث ترسل اليها - شحنات كبيرة من المعدات والاسلحة والذخائر . وعقب انتقال هذين الزورقين الى البحر الاحمر كتب العميد احتياط « شلومو اريئيل » ، القائد السابق للبحرية الاسرائيلية ، مقالا في صحيفة « معارف » يوم ٢٦/٤/١٩٧٤ اوضح فيه الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر بالنسبة لاسرائيل فقال « لا مبرر للاسهاب في الحديث عن ضرورة المحافظة على حرية الملاحة في منطقة البحر الاحمر ، التي يمر فيها خط انابيب البترول من الخليج الفارسي الى « ايلات » ، والتي يتوقف عليها تصدير المعادن والاسمدة وتجارتنا الخارجية مع الشرق الاقصى واستراليا وشرق افريقيا . . . وتنطوي التطورات المتوقعة في منطقة البحر الاحمر ، بعد استئناف الملاحة في قناة السويس على مخاطر تصادم مع مصالحنا الحيوية ، ومحاولات زيادة عزلتنا في هذه المنطقة . . . ونحن نملك القدرة التكنولوجية والبشرية كي نكون عنصرا بحريا مهيمنيا في منطقة البحر الاحمر الحيوية ، ونأمل ان تكون سفينتا الصواريخ « رشاف » و « كيشيت » المحاولة الاولى نحو مثل هذا التطور . . . ان هذا البحر ، الذي كان في الماضي نقطة ضعف لاسرائيل ، يمكن ان يتحول الى مجال مبادرة اسرائيلية وقت الحرب ، ولخلق تهديد لمؤخرة مصر وطرق ملاحتها . . . ان سيطرة مصر على قناة السويس تضع في يدها ، مفتاحا واحدا فقط في هذا المر المائي ، اما المفتاح الثاني والاهم ، فبالامكان أن يوجد

في يد اسرائيل ، اذا عرفت كيف تطور التفوق البحري في منطقة البحر الاحمر وتحافظ عليه ٠٠٠ ونظرة الى خريطة تلك المنطقة تشير ، دون الحاجة الى الدخول في التفاصيل الى أن مصر مكشوفة ومعرضة للضرب في هذه المنطقة اكثر من اسرائيل » .

وخلاصة القول أن البحر الاحمر اصبح يشكل ضرورة استراتيجية امنية عربية ، وهو يحمل امكانات صراع ضخم في المستقبل ، خاصة في ضوء استقلال اريتريا المتوقع واستقلال اقليم « جيبوتي » القريب في ايار (مايو) المقبل ، والارادة الاستراتيجية العربية الموحدة مطالبة بتأمين متطلبات تأمين السيطرة الاستراتيجية القوية عليه على ضوء خبرات الماضي وحقائق الحاضر ، وتلك مسألة في حاجة الى دراسة مفصلة اخرى مستقبلا .